Essai
DUCATI DIAVEL

Puissance 162 ch à 9 500 tr/mn
Couple 12,7 mkg à 8 000 tr/mn
Vitesse env. 220 km/h
Prix 16 900 €
Coloris ■ ■
Disponibilité immédiate

Le diable s'habille en Prada

Après la Multistrada, Ducati nous recycle une nouvelle fois le moteur de sa sportive 1198 ! Cette fois-ci, c'est dans « le » Diavel, un étonnant crossover custom-roadster-dragster. Cette sculpture roulante au nom masculin laisse augurer d'un excédent de testostérone et promet des performances intimidantes. Si l'on se demande encore un peu à quoi ça sert, on peut vous certifier que c'est sacrément excitant à conduire !

TEXTE : PHILIPPE GUILLAUME – PHOTOS : DAVID REYBONDEAU

La Ducati impressionne à l'arrêt. En action, elle devient carrément intimidante !

Trois, deux, un, le feu passe au vert. Cartographie sur mode Sport, gaz en grand, je relâche l'embrayage d'un coup. Malgré la chaussée sèche, le gros Pirelli de 240 mm crie famine ; la moto décolle brutalement en se mettant en travers. Le contrôle de traction DTC, réglé par défaut sur le premier des huit niveaux sur ce mode, autorise une petite dérive avant de remettre l'engin en ligne au bout de quelques mètres. Waouh ! Feu suivant, nouvelle tentative. Cette fois-ci, en s'appliquant un peu plus sur la poignée de gaz, le résultat n'est pas moins stupéfiant : décollage en douceur et crac ! on soude. Malgré ses 1590 mm d'empattement, le Diavel se dresse sur sa roue arrière. Mazette !

Je dois vous l'avouer : au début, j'ai cru que Ducati France m'avait refilé, l'air de rien, un Diavel en full power ! Quelques boulets tirés plus tard dans de grandes lignes droites me rassureront sur la légalité de l'engin : en 100 ch, le Diavel est fort logiquement moins expressif entre 7 et 9500 tr/mn. Mais sa vigueur à bas régime n'en est pas moins stupéfiante, amplifiée par le grondement sourd (matez un peu le diamètre du collecteur d'échappement, qui semble tout droit sorti d'un gros V8 US !) des deux « silencieux » ; oui, avec des guillemets, car il n'y a que les Italiens - on pense aussi à Aprilia et sa RSV4 - pour réussir à homologuer des engins qui font un barouf pareil ! De mémoire d'essayeur, jamais un bicylindre en version française n'avait laissé de telles impressions. En comparaison, un bloc KTM LC8 est mou, un Harley-Davidson V-Rod est creux ; seul un Moto Morini (une minute de silence) pourrait tenir la comparaison, et encore... Il est vrai que depuis que le bridage des Ducati est électronique, l'impressionnante patate du Testastretta est conservée intacte à bas et mi-régimes. C'est le cas sur la Multistrada (mais pas sur les 1198, bridées aussi à la poignée). Et encore plus sur ce Diavel, puisque Ducati a souhaité amplifier les sensations mécaniques grâce à une démultiplication courte, d'un rapport de 15 x 43 ; à titre de comparaison, c'est du 15 x 40 sur une Multistrada et du 15 x 38 sur une 1198. En sacrifiant un peu la vitesse de pointe (qui reste d'un intérêt relatif et qui n'empêche pas le Diavel de dépoter grave), cela permet aussi d'apporter un peu plus de rondeur au moteur à bas régime. Et ça marche, puisque le Diavel accepte de flemmarder à 40 km/h en 4e ou à 80 km/h en 6e ; les amateurs de vieilles Ducati apprécieront l'effort.

Le Diavel, c'est un uppercut dans la face des amateurs de sensations fortes !

Le Diavel, c'est probablement la nouveauté 2011 la plus excitante de la planète moto. Lors de sa présentation, au dernier Salon de Milan, Ducati a créé l'événement. La firme bolognaise n'hésitait pas à rompre avec la tradition avec cet engin au look affirmé, certes, mais surtout doté d'un empattement long comme un jour sans *birra* et chaussé d'un pneu arrière de péniche. Quand on pense à la pureté d'une 1198 et au minimalisme affirmé d'un Monster, le Diavel a de quoi laisser perplexe. Mais les Italiens nous le soutenaient crânement : le Diavel tient la route comme une vraie Ducati. Une affirmation péremptoire ?

Vendre son âme au diable ?

Certes, le Diavel reprend à son compte le Testastretta des 1198 dans une version qui affiche 162 chevaux et 12,7 mkg de couple. On ne s'inquiète pas : il ne devrait pas y avoir de problèmes pour les dépassements. Mais est-ce suffisant pour rassurer l'amateur de motos de caractère, qui risque de laisser un peu de son enthousiasme sur la fiche technique en voyant les valeurs d'angle de chasse, d'empattement, des pneumatiques ?

Ce genre d'arguments, l'état-major de Ducati le balaye d'un revers de costard Armani. Car la marque italienne a le vent en poupe. L'image de ses motos sportives est excellente, les chiffres de vente de sa dernière grande nouveauté, la Multistrada, ont dépassé toutes les espérances, le placement de produits dans les superproductions hollywoodiennes n'a jamais été aussi remarqué tandis que l'arrivée de Valentino Rossi chez les Rouges en MotoGP a provoqué un buzz hallucinant. Du coup, Ducati se met à rêver et ne s'impose plus de limites. À Bologne, les hommes du marketing prennent le pouvoir. À grands coups de chiffres de croissance sur des tableurs Excel et de démonstrations appuyées

LA CONCURRENCE

Yamaha Vmax
V4, 1 679 cm³, 106 ch à 9 000 tr/mn (full : 200 ch), 17,2 mkg à 6 500 tr/mn, 310 kg à sec, 21 990 €.

Triumph Rocket III Roadster
3 cyl. en ligne, 2 294 cm³, 106 ch à 5 750 tr/mn (full : 148 ch), 22,8 mkg à 2 750 tr/mn, 367 kg avec les pleins, 17 300 €.

Harley-Davidson Night Rod Special
V2, 1 247 cm³, 100 ch à 8 100 tr/mn (full : 120 ch), 11,7 mkg à 6 500 tr/mn, 292 kg à sec, 17 790 €.

sur PowerPoint, ils dessinent *l'avenir. Et l'avenir, ils le prévoient* en or, grâce à la conquête de nouveaux marchés. C'est ça le credo du Diavel : concevoir un engin extravagant, faire parler de soi dans de nouveaux cercles. Du coup, la stratégie semblera un rien shadok aux habitués du desmo, mais c'est pas grave, ils peuvent pas comprendre, ils n'ont pas fait de grandes études genre bac +12 en tableaux Excel et ils portent pas de beaux costumes rayés. Un entrefilet dans *Coiffeur magazine* et on frémit à Bologne ; une photo dans un journal économique, et c'est l'érection garantie ; un arrière-plan à *la Roue de la fortune*, et c'est l'orgasme ! Allez, encore un effort : une news dans un fanzine de sudoku, un passage à la météo et au téléachat, et le business plan sera entièrement respecté. Sauf que : ce qu'oublient tous les encravatés qui font du marketing, c'est que ce ne sont pas les ménagères de moins de cinquante ans qui achètent des motos, mais des motards, tout simplement. Mais, au fond, le Diavel s'adresse-t-il vraiment aux motards ? Avec cet engin hors-norme, Ducati ne vend-il pas son âme au diable ? Pour le savoir, revenons en selle. Basse (770 mm), celle-ci vous offre une échancrure qui cale bien les reins. Le Diavel a le mérite de proposer une position de conduite qui ne paraît pas si incongrue que cela, en comparaison des autres machines du segment custom-drag, genre Vmax ou Harley-Davidson V-Rod. Les pieds ne sont pas trop en avant, les commandes tombent naturellement sous la main et ont un feeling typiquement Ducati, avec un embrayage ferme en ville malgré la commande hydraulique, une boîte ferme elle aussi mais précise, et une pédale de frein arrière trop basse par rapport au repose-pied, même si la hauteur de celle-ci est réglable. La finition ne mérite dans l'ensemble que des éloges, à quelques détails près, à l'image de la plaque qui protège les échappements au niveau du repose-pied, et qui se pourrit en dix minutes si l'on porte des bottes, font un peu tache sur un engin à 17 000 euros. Idem pour la qualité de la peinture noire, dont on n'affirmera pas qu'elle résistera éternellement aux rayures, même si une bonne surprise est toujours possible. Mais par ailleurs, l'effet est garanti. On reste, par exemple, assez admiratifs devant les repose-pieds passager qui se replient le long des flancs latéraux. Chaque arrêt au feu provoque une petite émeute. *« C'est quoi ? C'est la moto d'Akira ? »*, ai-je entendu...

Sympathy for the devil

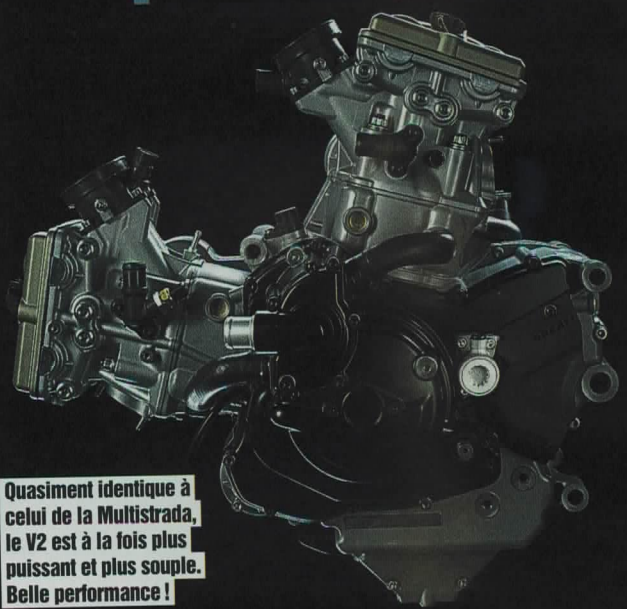
Nul doute que le Diavel ne se destine pas aux introvertis et, entre son niveau sonore et le fait de devoir signer des autographes à chaque arrêt, on se demande parfois si elle n'est pas un peu *too much* au quotidien. Mais bon. Vivons heureux, vivons cachés, selon l'adage. Sortons de la ville, non sans apprécier au passage, outre la souplesse déjà mentionnée du Testastretta, un rayon de braquage fort honorable et une agilité insoupçonnée au regard de la fiche technique. Les 210 kilos sont bien répartis et ne se font jamais vraiment sentir, et c'est d'autant plus appréciable que les concurrentes du Diavel pèsent toutes un bon quintal de plus. Le pneu de 240 n'impose pas trop d'effet de godille sur les irrégularités : ça, c'est grâce à Pirelli qui a développé un Diablo Rosso II avec une dimension inédite (en 17 pouces et en taille 45) pour conserver un maximum de neutralité. Le plus bluffant, c'est que ça marche. Sur le plan dynamique, le Diavel renvoie toutes ses rivales au rang de grosses dondons pachydermiques. Voici le premier drag-bike Suite p. 58

DIAVEL CARBONE

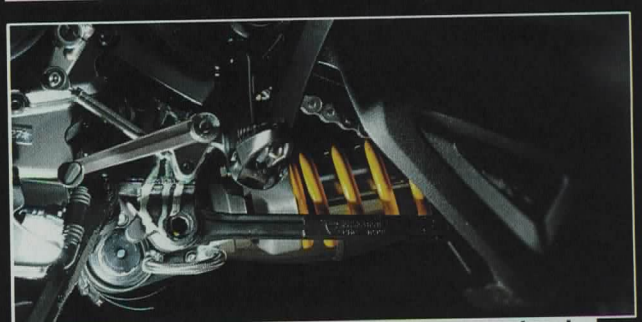
Vous en voulez encore plus ? Alors Ducati a créé pour vous le Diavel Carbone. Il vous en coûtera 3 000 € de plus (mais ça vous fait gagner trois kilos dont 2,5 sur les roues). Outre des traitements de surface « carbonisés » (garde-boue, réservoir, écopes latérales), le Diavel Carbone voit sa fourche inversée recevoir un traitement DLC, tandis que ses roues, désormais des Marchesini en alliage forgé à 9 branches, sont polies sur les bords.

TECHNIQUE
» Dragueur queen

Le V2 est bien évidemment dérivé de la 1198, mais ici, dans sa version **Testastretta 11°** (en référence à l'angle de croisée des soupapes). Il est en fait similaire à celui qui équipe la Multistrada tout en étant **plus puissant en full (162 ch** au lieu de 155). De **gros collecteurs d'échappement**, associés à une valve située au niveau des repose-pieds, ont permis d'**optimiser le couple**, qui est de **12,75 mkg** (12,1 mkg sur une Multistrada), ainsi que les accélérations, grâce à une démultiplication assez courte, en 15 x 43. Ce V2 est **refroidi par deux radiateurs latéraux**. La performance n'empêche pas une certaine tranquillité d'esprit : les **révisions majeures** n'ont lieu que tous les **24 000 km** ! L'embrayage dispose d'un système à glissement limité pour faciliterles rétrogradages virils. Ce moteur fait appel aux dernières technologies en vigueur : accélérateur **ride by wire**, contrôle de traction réglable sur huit niveaux, **trois cartographies moteur** au choix, **ABS déconnectable**, démarrage sans clé, blocage électronique de la direction, tout y est ! La clé de contact, logée dans le transpondeur, reste utile pour ouvrir le réservoir ou retirer la selle. La veilleuse, les clignotants et les feux arrière font appel à des **leds**. Le Diavel ne se refuse aucun **gadget technologique**. Le tableau de bord, sur deux fenêtres, offre une bonne lisibilité des infos principales en haut, tandis que tous les menus de l'ordinateur de bord et des différents paramètres sont facilement programmables via la console située sur le haut du réservoir, d'une capacité de 17 litres.



Quasiment identique à celui de la Multistrada, le V2 est à la fois plus puissant et plus souple. Belle performance !



Original, cet amortisseur arrière placé horizontalement sous le cadre, et relié au bras oscillant par une biellette.

Le **cadre treillis** fait également partie de l'ADN Ducati. Il est entièrement nouveau sur le Diavel. Le monobras participe aussi à l'identité bolognaise. L'empattement de 1 590 mm est une sorte de record maison (une Multistrada est à 1 510 mm). Ducati garantit une **prise d'angle de 41°** sur le Diavel, ce qui est pas mal pour la catégorie (mais pas assez en réalité).

La **fourche Marzocchi**, d'un diamètre impressionnant de 50 mm, est **entièrement réglable**, comme l'**amortisseur arrière Sachs** placé horizontalement sous le châssis et relié au bras oscillant via une biellette.

Les **roues** varient selon le modèle : à 14 branches sur le Diavel de base, et à 9, mais en aluminium forgé par Marchesini, sur le Diavel Carbone, elles offrent en plus un **traitement poli** sur les branches (voire sur la totalité) de toute beauté. Pirelli a développé un **Diablo Rosso II bigomme** dans des dimensions spécifiques (notamment ce 240/45 x 17) afin d'assurer au Diavel un comportement sportif. C'est d'autant plus possible que les freins **Brembo, monoblocs à l'avant**, sont également équipés de série de la **dernière génération d'ABS Bosch** (le 9M+), qui offre un niveau de précision inédit alors que l'unité centrale ne pèse qu'un kilo !

Si vous trouvez que le Diavel manque un peu de watts, les pièces Ducati Performance sont là pour vous.

» SPÉCIFICATIONS DUCATI DIAVEL

MOTEUR

Type	bicylindre en L, 4T, refroidissement liquide
Cylindrée	1 198 cm³
Alésage x course	106 x 67,9 mm
Rapport de compression	11,5
Distribution	desmodromique, 8 soupapes
Alimentation	injection électronique
Allumage	électronique

TRANSMISSION

Boîte de vitesses	6 rapports
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Secondaire	par chaîne

PARTIE-CYCLE

Cadre	treillis tubulaire en acier
Suspension av.	fourche inversée Marzocchi ø 50 mm, débat. 120 mm, entièrement réglable
Suspension ar.	monoamortisseur Sachs, débat. 120 mm, entièrement réglable
Frein av.	double disque ø 320 mm, étriers Brembo radiaux 4 pistons, ABS
Frein ar.	simple disque ø 265 mm, étrier 2 pistons, ABS
Roues	en alliage léger à 14 branches
Pneu av.	120/70 x 17
Pneu ar.	240/45 x 17

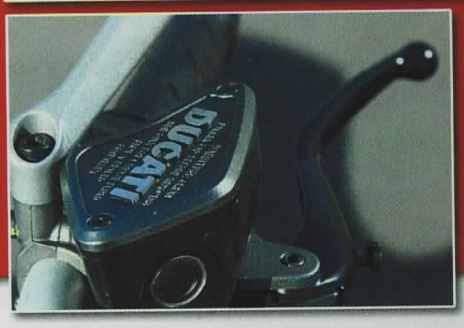
DIMENSIONS ET POIDS

Empattement	1 590 mm
Longueur	n.c.
Largeur	n.c.
Hauteur de selle	770 mm
Poids	210 kg à sec
Réservoir	17 L
Chasse	n.c.
Angle de chasse	28°

PERFORMANCES

Puissance	162 ch à 9 500 tr/mn
Couple	12,7 mkg à 8 000 tr/mn
Vitesse	env. 220 km/h

PRIX	**16 900 €**
COLORIS	rouge, noir
DISPONIBILITÉ	immédiate



Les gènes sportifs de Ducati ne mentent pas : monobras, impressionnants Brembo à fixation radiale, tableau de bord hyper complet avec gestion intuitive des menus, le Diavel offre la totale.

Même si, par souci de légèreté, le Diavel ne se pare pas, à l'instar d'une Vmax, d'une multitude de belles pièces en alu brossé, sa finition reste soignée…

qui ne sert pas qu'à tirer des boulets en ligne droite ou à s'arracher des terrasses de café en burn. Avec le Diavel, on peut aussi prendre des virages. J'entends déjà les mauvaises langues dire qu'il faudra donner des cours de trajectoire à la clientèle type du Diavel… Encore que l'engin ne réclame pas de mode d'emploi particulier. Il freine fort (même si le mordant de départ, et on ne s'en plaindra pas, a perdu la violence typique des Ducati sportives) sans mouvements d'assiette trop prononcés. Ensuite, le Diavel entre en courbe d'un bloc, de manière franche, sans hésitation, sans faire la saucisse autour de sa colonne de direction. Comme une vraie moto, quoi. Rassuré par le sentiment de rigidité et le bon feedback des Pirelli, le pilote en remet une couche. Surprise, malgré ses pneumatiques boudinés, le Diavel ne donne pas l'impression de prendre les virages en deux fois et reste plutôt fidèle à sa trajectoire – enfin, sur bon revêtement. Car, entre la garde au sol qui reste malgré tout limitée et la suspension arrière hyper raide, c'est pas non plus l'engin idéal pour s'engager en rallye routier. Du coup, le Diavel préfère quand même les itinéraires pas trop tortueux et bien revêtus. Car tout de même, il faut composer avec une direction sous-vireuse à basse vitesse (plus sensible dans un rond-point à faible allure que dans une grande courbe à toc), avec des repose-pieds vite par terre (moins que sur la concurrence, mais quand même) et avec une suspension arrière horriblement ferme. Rien d'étonnant à cela : le cahier des charges du Diavel ne permettait pas de miracles et il faut composer avec ses limites structurelles.

Au final, le bilan est partagé. Oui, le Diavel constitue un véritable tour de force dynamique. Il freine fort, ne se désunit pas, autorise une conduite enjouée et, tout en permettant d'enquiller nettement plus vite que les autres motos du genre, se montre en même temps bien plus sécurisant grâce à son ABS bien calibré et à son DTC. Oui, le Diavel est excitant à conduire, entre ses accélérations de dragster et sa bienveillance à se laisser malmener (essayez la même chose avec une Vmax, par exemple, et on en reparle !). Mais, à moins de devenir complètement accro à son look ravageur, ce qui peut se concevoir, et à être prêt à signer un gros chèque, on n'arrive pas à s'ôter de l'esprit que le Diavel est un peu *too much*. Sur l'abscisse qui mène des vraies motos aux engins complètement extravagants, le Diavel garde malgré tout le curseur placé du mauvais côté. Ceci dit, achète-t-on des motos seulement pour leur côté rationnel ? Non, évidemment. Alors, le Diavel a parfaitement sa place chez les motards au gros cœur, amateurs de débauche mécanique et de sensations fortes. Avec, en plus, une véritable légitimité : question émotion, le Diavel reste une vraie Ducati. ***m***

LE PLUS

- **Moteur fantastique** Puissant, coupleux, explosif, grondant… quel pied !
- **Attitude** Look bestial à l'arrêt, posture intimidante en action
- **Technologie de pointe** ABS, DTC, 3 cartos…
- **Aptitudes routières** étonnantes compte tenu de sa géométrie

LE MOINS

- **Suspension arrière** trop ferme, elle nuit à la précision sur route bosselée
- **Confort** Sur le billard, ça va, mais ailleurs…
- **Consommation** qui s'envole rapidement en mode Sport…
- **Direction** tombante à basse vitesse
- **Garde au sol** un peu trop limitée